L'invention de la vitesse France, XVIIIe-XIXe siècle [Christoph Studeny]

Autor(en): **Campos, Rémy**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **6 (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Mentalität figuriert in Krebs' Text als Residualkategorie: «Der Zeitgeist zischt als kollektive Lebenslüge durch das Land.» (20) Damit ist das Büchlein in meinen Augen vor allem ein Beleg dafür, dass die HistorikerInnen die Verkehrsgeschichte des 20. Jahrhunderts und das Phänomen Massenmotorisierung nicht den JournalistInnen und ÖkonomInnen allein überlassen sollten.

Thomas Zürcher (Basel)

CHRISTOPHE STUDENY
L'INVENTION DE LA VITESSE
FRANCE, XVIIIE–XIXE SIECLE

GALLIMARD, PARIS 1995, 408 P., FR. 46.80

Comme aux beaux temps de l'histoire des mentalités, où l'on découvrait à quelques encablures une France oubliée par notre modernité galopante, le livre de Christophe Studeny nous projette dans un pays profondément exotique, engourdi par la lenteur.

Ce travail touffu, foisonnant d'une infinité de détails, raconte l'éviction du pas (celui du cheval ou du piéton) du paysage des transports. A contre-courant des idées reçues, l'auteur montre que la vitesse ne libère pas, qu'elle substitue seulement une nouvelle contrainte à une ancienne, le besoin irrépressible de rapidité remplaçant l'habitude de la lenteur.

Studeny nous met aussi en garde contre une association hâtive liant le triomphe de la vitesse à celui du machinisme. Le besoin de célérité se rencontre en effet dès la fin du 18e siècle, lorsque le tracé des routes se raidit, lorsque la circulation est de plus en plus réglementée ou que les revêtements sont améliorés, lorsque Turgot se penche sur l'organisation du service des diligences. La sortie du pas ne se fait donc pas par la conversion au chemin de fer mais par la généralisation du trot.

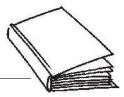
Le récit de Studeny n'est pas foncièrement original, suivant chronologiquement l'accélération des déplacements en France de la malle-poste au Concorde. En revanche, le soin constant apporté à reconstituer la perception de la vitesse par les Français des deux derniers siècles le distingue d'une approche traditionnelle des transports telle qu'en a tant produite l'histoire des techniques.

Les développements consacrés à la boue sont à ce titre particulièrement réussis, rendant de façon saisissante le poids de la matière, sa résistance aux corps, à l'énergie musculaire déployée par les chevaux aussi bien que par les hommes.

Mettre la main sur des traces qui pouvaient nous parler de la vitesse tenait du pari. Studeny a lancé l'enquête tous azimuts… La moisson est riche – trop sans doute. On n'évite souvent pas les redondances, la confusion parfois, que ne corrige pas la mise en œuvre des sources, toutes traitées sur le même plan. Leur surnombre interdisait de toute façon toute mise en situation un peu soignée, qui aurait replacé ces textes dans leur genre ou aurait identifié leurs auteurs.

Cette frénésie de témoignages nourrit une histoire des pratiques du déplacement qui est malgré tout passionnante. Studeny montre comment chaque voie suppose une façon différente de voyager, un type particulier de mouvement. Le chemin est ainsi étudié dans sa réalité matérielle (de voie gorgée d'eau ou recouverte de poussière selon la saison, ne se distinguant pas du morceau de campagne qui l'entoure) mais aussi dans ses usages (le cheminement est un art à part entière). L'espace apparaît alors non pas comme une catégorie fixe mais comme une entité mouvante, liée aux variations des possibilités de circulation et disqualifiant toute mesure en valeur absolue des progrès de la vitesse.

Ce relativisme est revendiqué avec



insistance par Studeny qui rejette toute généralisation sous le prétexte que «l'inextricable complexité du temps humain […] se joue des échafaudages théoriques» (13).

Au milieu du livre, quelques pages exemplaires (161–166) explicitent ce postulat tout en en montrant les limites. L'auteur y dénonce la fausse impartialité des calculs de moyenne horaire, incapables de nous dire la véritable vitesse des diligences – comprenez la vitesse perçue alors par ceux qui les empruntaient. Autrement dit, la pluralité des points de vue sur le réel, dont le récit d'un même voyage par Stendhal, Félix Faure et Louis Crozet donne un bel exemple (167), la relativité du rapide et du lent, sont inaccessibles à une histoire objectiviste. Un étalon manquera toujours, interdisant toute mesure de la perception. Comme l'affirme l'auteur non sans candeur: «Le récit de l'histoire ne peut rivaliser avec la vie» (162), avant de se rabattre sur l'éparpillement impressionniste de ses sources.

Le privilège accordé au vécu «Une diligence lancée qui rase le piéton […] fait oublier tous les calculs de moyenne» (165) résulte en grande partie de l'incapacité de l'auteur à imaginer qu'une approche objective ou «en grand» des phénomènes puisse produire d'autres réalités, que le travail historien consisterait justement à articuler avec les sensations individuelles.

D'où un déséquilibre fâcheux entre des expériences personnelles sur-documentées et des phénomènes structurels à peine dessinés. Il est d'ailleurs symptomatique que les études citées dans les notes le soient parce qu'en ont été tirées des informations ponctuelles, mais qu'aucune allusion ne soit faite à la façon dont elles construisent leur objet.

D'où aussi l'échec de Studeny à penser la dynamique de son récit au niveau des usagers de la vitesse. Ainsi a-t-il beau multiplier les personnages, son histoire ne contient paradoxalement que très peu d'acteurs: entrepreneurs de transports, ingénieurs, politiques, voire publicitaires, fabricants et penseurs de la vitesse sont quasiment absents. Le besoin d'accélération s'abat sur la France comme une fatalité, subie plus qu'agie, décrite plus qu'expliquée.

Quant aux problèmes spatiaux, le corps de doctrine se ramène à quelques idées pas toujours articulées: modèles connus (centre/périphérie ou intégration nationale par le réseau ferré), ou dénivellations spatio-temporelles esquissées (plus déclarées que véritablement cartographiées): un trafic haut (fluide et rapide) opposé à un trafic bas (lent et volumineux), des villes desservies par le chemin de fer voisinant avec des territoires où s'est repliée la diligence.

On pourra regretter l'absence d'images ou celle de la mer comme champ de vitesse et surtout le manque d'une véritable réflexion sur l'économie de l'énergie qui aurait complété le récit de l'évolution des véhicules ou des voies qui, malgré son objectivisme …, occupe une partie considérable de l'étude.

Le livre de Studeny laisse une impression étrange. L'écriture, charnue, un peu trop sans doute, fait presque écran à l'appréhension des thèses. Séduit par le fort pouvoir suggestif de la myriade d'événements microscopiques accumulés par l'auteur, on est cependant frustré par une construction approximative de l'objet: une «anthropologie micro-historique» de la vitesse qui éviterait une vision conflictuelle des échelles d'observation reste encore à écrire.

Rémy Campos (Paris)